Monthly Information

NEWS COMMUNIQUE

HKS®



2

2010



NEW RELEASE

NEW LINE-UP

INFORMATION

製品詳細につきましては、2009 GOODS MASTERの右記アイコン内にありますページ数をご覧下さい。 000 GM

NEW RELEASE

DCT COOLER KIT

R35（GT-R）

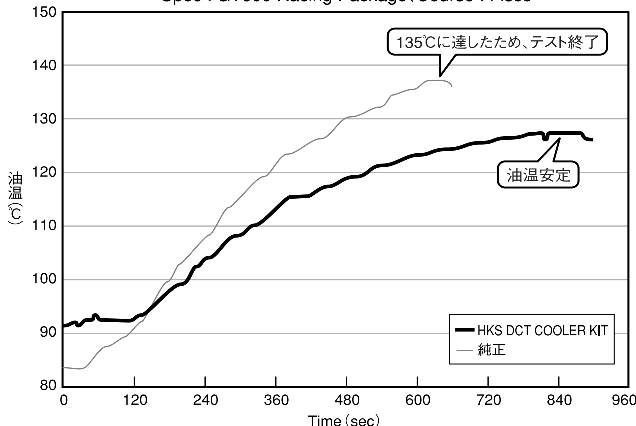
NISSAN GT-R R35に待望のDCTクーラーキットが新発売。
サーキット走行から街乗りまで安定したシフトフィーリングの確保およびクラッチ・ミッションの保護を目的にGR6型DCT専用オイルクーラーキットを開発しました。単に冷却性能の向上だけでなく油温の安定性にも重点をおき、様々なシーンで安定したシフトフィーリングの確保、クラッチ、ミッションの保護を可能にしました。また、油温の最高温度を抑えることによりオイルのライフサイクルを伸ばすことが可能となり、さらに水温の最高温度を下げることが出来ます。

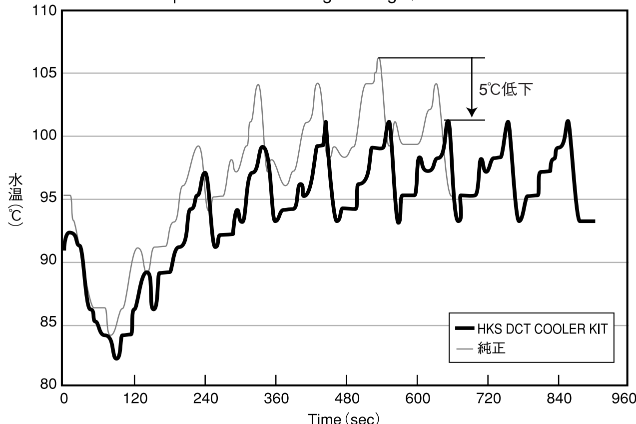


特　長

- **オイルクーラーコア位置をフロント左フェンダーに設置し、最大限冷却性能を確保します。**
- **コアには専用エアダクト（FRP製）を備え効率よく冷却します。**
- **配管には#10サイズアルミ配管を採用し、管路抵抗増加を抑え、コアに流れるオイル流量を十分に確保しています。**
- **GR6専用のオイル取出しアタッチメントを新設計。純正ヒートエクスチェンジャーとHKSサーモスタットをシステムに組込み、冷間始動時も短時間で油温を安定させます。低温時のシフトフィーリングの悪さを最小限（純正同等）に抑えています。**
- **富士スピードウェイ本コースでのプロドライバーによるテストでも、最高油温127°Cで連続周回可能であることを確認しています。同時に水温も最大5°C下がることを確認しています。（ノーマルでは走行開始から5Lapで135°Cに達し、テスト中止となりました。）**

◆テストデータ



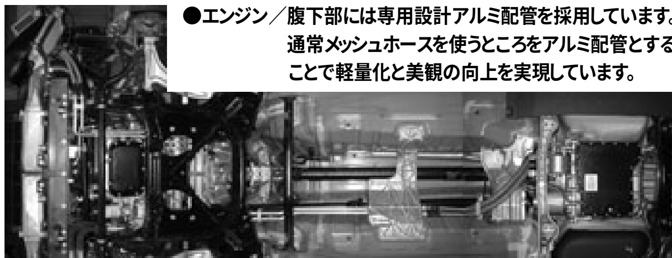


DCT（DUAL CLUTCH TRANSMISSION）GR6の豆知識

- 純正は水冷式クーラーを採用しています。
- TM油温140～145°C程度でフェイルセーフが作動します。
- メーカー推奨では油温が140度以上になった場合、速やかにオイル交換必要となります。
- TMオイルが140°C以下でも、4WDクラッチ温度が高くなると2WD状態になります。（警告表示）（前後輪の回転差が大きい状態が続き駆動系部品の油温が異常に高くなると警告表示されます。）



- **新規専用ウォッシャータンク（アルミ製）に変更。給水口は純正品を使用する設計とし、メンテナンス性も考慮しています。**



- **エンジン／腹下部には専用設計アルミ配管を採用しています。通常メッシュホースを使うところをアルミ配管とすることで軽量化と美観の向上を実現しています。**

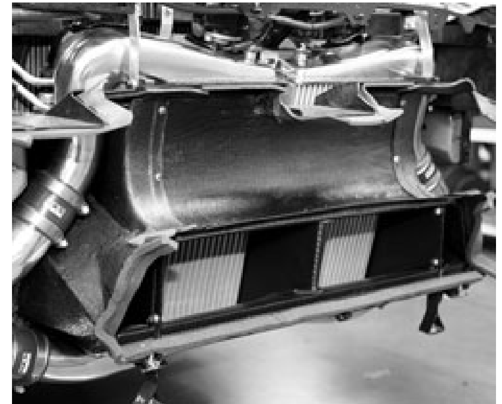
開発者から **HKS R35の様々なテストやタイムアタックのなかで生み出されたDCT COOLER。過酷な条件のなかでもMTトラブルを回避します。**

車種	型式	エンジン型式	年式	コアサイズ//WxHxD・段数	取付位置	コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
GT-R GT-R	R35	VR38DETT	07/12～	200x220x48.5・15段	左フェンダー内	27002-AN002	\262,500（\250,000）	・MTオイルが別途必要になります。（追加分 約2L）・フロントバンパーを加工します。（ダクト部） ・ウォッシャーポンプハーネスの延長が必要です。（別途必要　0.5SQ 250mm×2） ・ウォッシャー液量が純正1．5Lに対し1Lとなります。 ・ウォッシャー液量センサーは取付けられません。（警告表示しません） ・MTオイルポンプ（純正品）の作動音が聞こえやすくなります。

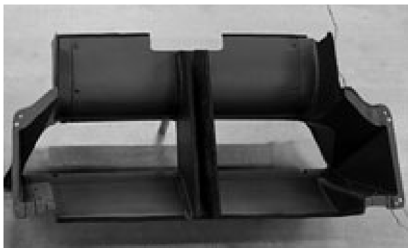
インタークーラーKIT

R35（GT-R）

NISSAN GT-R R35に待望のインタークーラーキットが新発売。コアの大容量化とカーボン製専用エアガイドの相乗効果で今までにない冷却性能を実現しました。さらに、エアガイドをカーボン製とすることでプレミアム感を演出。コアを大容量化したにもかかわらず、純正よりも軽量に仕上げました（I/C本体）。また、他社製にありがちな純正I/Cより少し大きいだけの商品よりも圧倒的な性能差を実現しています。







冷却性能

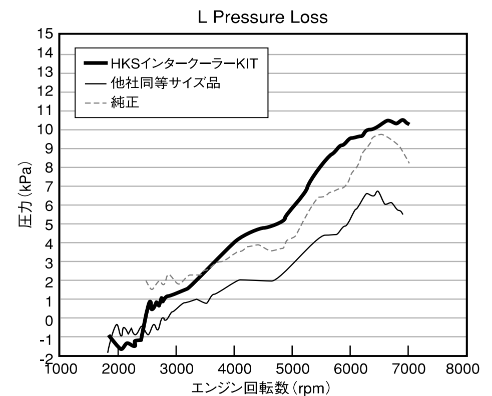
純正I/Cも性能はいいですが、あくまでもノーマル状態での話しで、ブーストアップBOOST1.2k（GT570キット、GT600キットレベル）では急激なターボ出口の温度上昇を招きます。（原因：T/Cの風量限界付近を使っているため、純正サイズのコアでは、容量不足となります。）冷却性能を上げるには、コアの容量アップが必要となりますが、テストの結果、純正より少し大きいタイプのI/Cでは、大幅な冷却性能向上は見込めませんでした。そこで今回、冷却性能の大幅な向上を目標に、コア面積拡大&薄型コア（Size：400x260x65）を採用することで大幅な冷却性能の向上を実現しました。

軽量化

インタークーラー本体は純正よりも軽量化を実現し、オーバーハング重量軽減に効果があります。（純正：9.6kg　HKS：8.0kg）

圧力損失

コアが薄くなったことにより懸念される圧力損失の増大に対しては、インナーフィンを改良することで、圧力損失の増大を最小限に抑えました。

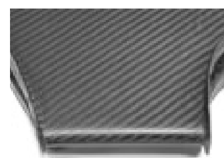


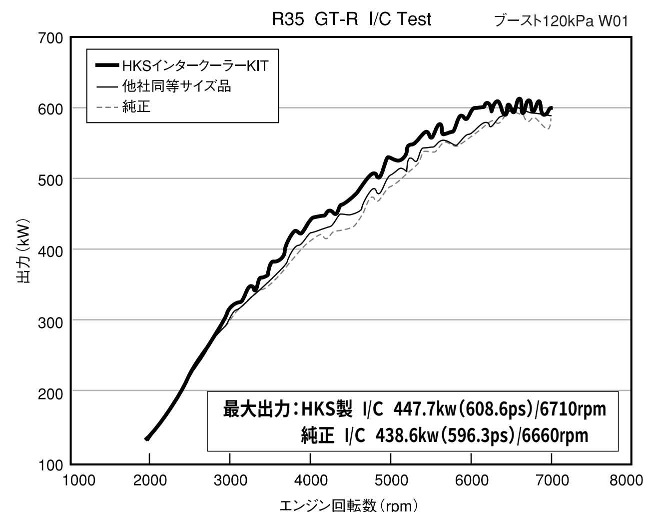
水温への影響

コアの大容量化にあたりラジエターへの風のあたりが懸念され水温が気になるところですが、コア幅を薄くすることで、通過風速を向上させ、ラジエターへの通過風速を向上させています。仙台ハイランド・富士スピードウェイに於いて、レーシングドライバーにてサーキットを周回しましたが、水温上昇は純正と同等であることを確認しております。

専用大型カーボンエアガイド

コアの大きさに合わせた形状とし、導入された空気を無駄なく・効率よくコアに当てることでより冷却性能を高めています。また、エアガイドのサイド部分からはラジエターへと空気を導くように導風板も付属した設計となっており全てに拘った仕様となっております。（カーボンの柄は綾織　艶消しタイプ）







純正　　　　HKS

- ●取り付け時間　　：約8～10時間
- ●キット内構成部品：I/C Assy、エアガイド、パイプ2本、シリコンホース×2、ブラケット類、スポンジシート
- ●必要な特殊工具　：ハンドナッター
- ●加工箇所：純正のラジエターコアサポート前に取り付くエアガイドの加工が必要・エアコンパイプの曲げ加工

開発者から 冷却性能、軽量化、美観向上すべてを両立させるべく開発し、タービン交換等の今後のステップアップにも対応、GTRの性能をさらに引き出せる商品に仕上げました。

車種	型式	エンジン型式	年式	コアサイズ/mm・取付位置	タイプ	コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
GT-R	R35	VR38DETT	07/12～	400x260x65x2個・前置き		13001-AN013	\472,500（\450,000）	SPEC V及び左ハンドル車取付け未確認

Super Turbo Muffler

GF-BNR34（スカイラインGT-R）　ＪＡＳＭＡ基準認定品

低排圧と静粛性を融合させた技術の粋「高次元のターボマフラー誕生」

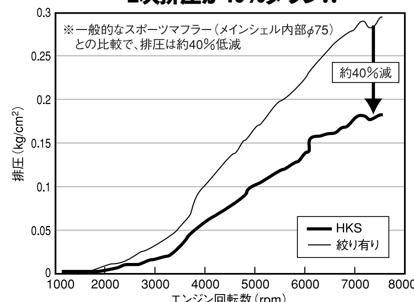
HKS Super Turbo Muffler HIGH PERFORMANCE EXHAUST TECHNOLOGY

ターボエンジンを知り尽くしたHKSが挑んだ「低排圧」「静音」
「搭載するエンジンを活かす」という3つのテーマ。
●ノーマルからアップグレードタービン仕様のハイパワー車両まで対応可能。
●ＪＡＳＭＡ基準をクリアする街中での快適な静粛性。
●アクセルを踏み込むと搭載エンジンが持つ独特のサウンドを発生。
今ここに、待望の高次元マフラーが完成!

一般的なスポーツマフラーから更なる性能アップに成功!!

「スーパーターボマフラー（φ85ストレート）」「一般的なスポーツマフラー（φ75絞り有り）」での性能比較!!

2次排圧が40%ダウン!!



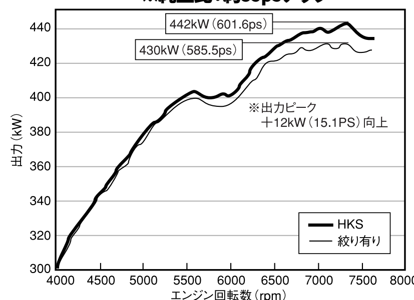
RBシリーズの主な特長

●「ノーマルから６００ＰＳオーバーのハイパワー車両まで対応可能」
エキゾーストパイプはノーマルからアップグレードタービン仕様車に対応できるφ85ストレート構造を採用（触媒接続部はHKS触媒サイズに合わせてφ80）。メインシェル内、テールパイプ部にも絞りを入れないことでターボエンジンの命である低排圧化を実現すると共に、レイアウトも極力曲げを抑え排気効率を徹底的に追求しました。
また、マフラーのパイプ径が太いと地上高は下がる傾向にありますが、レイアウト・フランジ位置を最適化することで純正同等の地上高を確保しました。

●「ＪＡＳＭＡ基準をクリアする街中では快適な静粛性」
音造りはJASMA基準をクリアすることは勿論、実際の使用を想定し「街乗り」「アイドリング」「住宅地」「冷間始動時」「高速巡航」というそれぞれのステージと、その「車内の快適性」「近隣への配慮」という2つの環境を想定し操音しました。また音質もハイパワー対応マフラーにありがちな低音をコントロールする事で車室内に入ってくる「コモリ音」をカットし、音量数値以上にクリアで快適な仕様としました。

●「アクセルを踏み込むとＲＢ２６独特のサウンドを発生」
スロットルを開けたときにはRB26独特のサウンドが奏でられます。街乗り等日常での低回転域では「静かに快適に」、サーキット走行等の非日常での高回転域では「RBらしいサウンド」が堪能できる、是非GT-Rオーナーに使っていただきたい逸品を創り出すことができました。
また、HKSフロントパイプ、メタルキャタライザーとの併用でも保安基準をクリアする音量となります。
※セッティングや仕様により保安基準音量を超える場合があります。

最大出力が15.1psアップ!!
※純正比：約35psアップ



HKS独自の操音技術　スリットテール採用!!

テールに設けたインナースリット形状には消音効果があり、その形状はフクロウの羽からヒントを得ています。
羽音を立てず飛行する事ができるフクロウの羽は他の鳥類の羽とは違い羽の先がノコギリのようにギザギザとした形状をしており、そこから適度な空気を逃がすことにより空気の摩擦振動を抑え消音しています。それと同様にマフラーテール内部にスリットを設ける事により約2dBの消音効果を得ています。
また、車内・車外共に徹底した音量・周波数分析を実施。車内は会話を妨げない音量、車外では近隣にも配慮した音量とし、さらに低周波を重点的に消音する事により、車内のコモリ音と車外への音の響きを抑えました。



開発者から　普段の足として快適に乗れる音量でありながら、650psまでの高出力に対応したマフラーです。

車種	類別	型式	エンジン型式	年式	形状	マフラー形状	素材	テール外径	パイプ径	分割数	近接排気音		アイドリング音量		コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
											ノーマル	HKS	ノーマル	HKS			
スカイラインGT-R SKYLINE GT-R	GF-	BNR34	RB26DETT	99/1～02/8	SSR	Super Turbo	S3	124	85	2	95	94	70	73	31029-AN003	\113,400(\108,000)	V-Spec可

Hi-Power MUFFLER

E-S14（シルビア）　ＪＡＳＭＡ基準認定品

「ハイパワー＆ハイパフォーマンス」で一世を風靡した Hi-POWER MUFFLERがリニューアル復刻。

「ハイパワー＆ハイパフォーマンス」はそのままに、新時代が求める「清音性」「スタイル」を融合。

リニューアル復刻　Hi Power　HKS Hi-POWER MUFFLER

エキゾーストチューニングの長い歴史の中で難易度が高かった、「ノーマルからアップグレードタービン仕様でも十分にパフォーマンスを発揮するハイパワー対応」と「JASMA基準をクリアする音量と清音性」を両立。

高レベルの排気効率を確保するにはエキゾーストパイプを太くする必要があり、音量は大きくなり音質も低くなる傾向があります。

砲弾型マフラーの場合、オーバル型マフラーに比べサイレンサー容量が小さいため、特に音量を抑えることは難しく、静寂性を高める場合、パイプ径を絞ることで消音効果を高める方法が一般的に用いられています。

しかし当然、パイプ径を絞ることは排気容量を落とすことになり、排圧は上昇する傾向になります。

HKSでは独自の操音技術を結集することにより、エキゾーストパイプの径を絞ること無く、排気容量を確保したまま音量を保安基準値よりも厳しいJASMA基準値に抑えました。また、サイレンサー内部構造も見直すことにより、「音質」も人間の耳に煩わしく響く低音を排除し清音性を高めたサウンドとしました。

特　長

●マフラー単体に留まらない…地上高を確保し進化したエキゾーストドレスアップ
元来、砲弾型がもつ迫力のリアビューはそのままに、モダンなチタンカラーテールを採用。
また、サスペンションの進化により、サーキットでタイムアタックを行うチューニングカーも、より低くスタイリッシュに進化しました。
車体下部に装着されるエキゾーストパイプにおいて、排気容量を確保した大径エキゾーストパイプにすることは物理的に地上高が低くなる傾向にあります。しかし今回、パイプレイアウトやフランジを見直し、極力地上高を確保できる設計を行うことにより、新時代が求めるより低くスタイリッシュに進化したドレスアップへも対応可能としました。



チタンカラーテール　美しく発色したチタンカラーテールを採用。
材質はステンレス（SUS304）とする事で、「美しさ」「リーズナブル」を両立しました。

開発者から　地上高を最大限確保するため、中間サイレンサーを廃しパイプレイアウト・フランジ位置を最適化しました。サイレントチャンバーを設けることでサイレンサー内部パイプ径を絞ることなく、音量を抑えています。また、チタンコーティングテールを採用し鮮やかなリアビューを楽しめます。

車種	類別	型式	エンジン型式	年式	形状	マフラー形状	素材	テール外径	パイプ径	分割数	近接排気音		アイドリング音量		コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
											ノーマル	HKS	ノーマル	HKS			
シルビア SILVIA	E-	S14	SR20DET	93/10～98/12	HP	Hi-Power	S4	120	75	2	81	98	60	75	31006-AN022	\68,250(\65,000)	

SR20DET 2.2ℓ KIT STEP1

172
GM

市場要望にお応えして、SR20DET用2.2ℓ KITに、φ86.5ピストン仕様を追加設定します。
シリンダーブロックの状態や求めるエンジン仕様に応じて、φ86.5(STEP1)、φ87.0(STEP2)から選択頂くことが可能となります。

特　長

POINT①

SR20のノーマル排気量1,998ccを2,139ccへアップするKITとなります。
排気量の違いは圧倒的なトルクの差となり、より**大風量タービンとの組み合わせが可能**となります。
※STEP2φ87.0は2,164ccとなります。

POINT②

今回発売するφ86.5仕様は2.2ℓのSTEP1と位置づけをして、STEP2(φ87.0の従来品)に採用しているピストンへの表面処理を省くことで、さらに**お求め易い価格設定**としました。
ぜひオーバーホールの際にご検討ください。そして2.2ℓの「力」を感じてください。

※STEP1とはいえ、鍛造ピストンを採用し、鍛造コンロッド、鍛造クランクはSTEP2と同一品となり、対応出力は同等です。

※従来から発売していますφ87.0仕様はSTEP2として位置づけ、万が一のノッキング発生時の耐久性に優れる、ピストン頭部へのニッケルメッキ、フリクションロスの低減させるスカート部へのオーベルコートを施しています。

POINT③

信頼のMADE IN JAPAN(HKS内製)です。





STEP1用としてφ86.5仕様を新規設計。鍛造ピストンとなり高強度となります。(STEP2はニッケルメッキ、オーベルコート、チタンコートTOPリングを採用しています。)

■STEP1(φ86.5)、STEP2(φ87.0)選択の目安　NEW!!

			HKS 2.2ℓKIT STEP1	HKS 2.2ℓKIT STEP2
KIT価格			\368,000	\386,000
ピストン	ボア(mm)		86.5	87.0
	総排気量(cc)		2,139	2,164
	圧縮比(ε)	G/K1.2mm	8.7	8.8
		G/K1.6mm	8.4	8.5
		G/K2.0mm	8.2	8.3
	冠部高さ		4.8	4.8
	冠部容積		15.3	15.3
	天面部コーティング		—	ニッケルメッキ
	スカート部コーティング		—	オーベルコート
	備考		オイルリング:2ピース	TOPリング:チタンコート オイルリング:2ピース
コンロッド			鍛造H断面コンロッド	鍛造H断面コンロッド
クランクシャフト			鍛造フルカウンタークランク	鍛造フルカウンタークランク

中古シリンダーブロックをベースとする場合

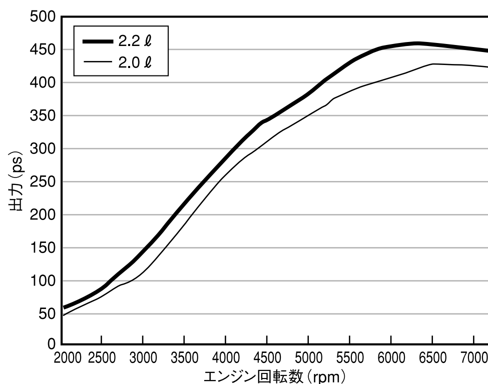
歪み等で直径0.5mmのボーリング・ホーニングでは真円が出ない場合があります。(どのエンジン機種でも同じです)
真円が出ないということは、正確な組みつけができなくなります。よって1.0mmボーリング・ホーニングにてφ87.0のSTEP2を推奨します。
φ87.0 STEP2にはノッキングに対する耐久性を上げるため、ニッケルメッキ処理を施しています。

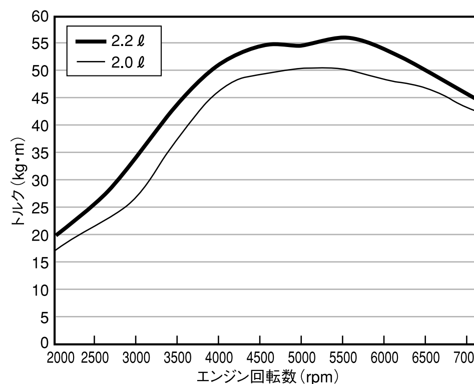
比較的新しいブロックや新品ブロックをベースとする場合

次回エンジンO/Hの際にはφ87.0が使用可能となることを見越してφ86.5を推奨します。

性能を最優先する場合

新品ブロックにφ87.0を推奨します。(排気量を少しでも上げた方が性能的には有利です。)





★2.2ℓエンジン仕様
- HKS 2.2ℓキット
- STEP1カム256°

★2.0ℓエンジン仕様
- HKS鍛造ピストンφ86.0
- HKSH断面コンロッド
- STEP1カム256°

※エンジンはTESTのため強化していますがノーマルと同ディメンションです。

以上の条件で、2.0ℓvs2.2ℓの比較です。

開発者から 品質、精度は旧製品以上の自信作です。

品名	エンジン型式	排気量(ml)	タイプ	ボーリング・ホーニング加工	フルフロー加工	コードNo.	小売価格(税抜価格)	備考
SR20DET 2.2ℓキット STEP1	SR20DET	2139	φ86.5-φ22	必要	不要	21004-AN015	\386,400(\368,000)	鍛造ピストンキット+鍛造フルカウンタークランクシャフト+H断面コンロッド、RNN14不可
鍛造ピストンキット STEP1用	SR20DET	2139	φ86.5-φ22	必要	不要	21003-AN008	\113,400(\108,000)	鍛造ショートハイトピストン+リング+ピン
鍛造クランクシャフト	SR20DET	—	—	—	—	23006-AN001	\207,900(\198,000)	ストローク91mm フルカウンター
H断面コンロッド	SR20DET	—	φ22ピン	—	不要	23004-AN001	\123,900(\118,000)	

4B11強化コンロッドSET

4B11エンジンのウイークポイントはコンロッドであり、安心のチューニングにはコンロッド強化は必須となります。
HKSでは、安価に安心のチューニングを進めるため「鍛造I断面形状」で開発を行い、十分な強度と低価格を実現しました。



特長

POINT①

時代ニーズに合わせ『必要十分な強度をリーズナブルプライスで』をコンセプトに『鍛造I断面』を採用。

・今回4B11用にはI断面を選択。「ハイグレードな鍛造クロモリ材」、「浸炭焼入れ」、「大端部のクラッキング製法」などの採用し低価格かつ強度に拘りました。
・一見純正風ですが、チューニング車両での使用を前提に強度を確保していますので安心してご使用ください。

H断面コンロッドの豆知識
●ねじれに強いが吸収しにくい。
●同等の強度であればI断面よりも軽量化が可能。
●切削加工が増えるため加工工数がかかり結果的に高価格となる。(ハイチューン車両向け)

I断面コンロッドの豆知識
●量産車に多い形状だが、極限の性能を追求するF1エンジンでも採用される形状。
●ねじれに弱いが吸収しやすい。
●重量面ではH断面に及ばないが、量産性が良い。

・以上のとおり、H断面・I断面それぞれ一長一短有り、一概には形状だけで性能を語ることはできません。

POINT②

大端部は結合剛性に優れるクラッキング製法(かち割り)を採用。

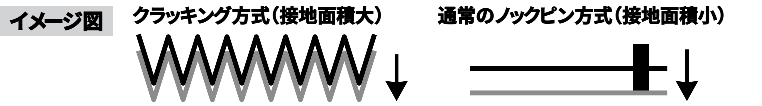
・クラッキング製法は、通常のノックピン方式よりも、凹凸面で接触面積が拡大し結合剛性が大幅に向上します。
・見た目は悪いですが、下のイメージのとおり、凹凸の噛みあいで結合させるため剛性に優れています。



一見破断面が汚く見えますが、細かな凹凸により接地面積が拡大し剛性が上がります。
ノックピンが不要になるメリットもあります。

クラッキング製法(かち割り)コンロッドの豆知識
発祥はドイツの技術ですが、最近では2輪4輪問わず市販車からレーシングエンジンまで広く採用されている技術です。

イメージ図



POINT③

500psオーバーにも耐える高強度。

・社内ベンチテストでは、GT3240フルタービンキットとの併用を想定したテストを行っており問題ないことを確認しております。
・HKS鍛造ピストン(21003-AM003)との併用を推奨します。

POINT④

・信頼のMADE IN JAPANです。

SPEC比較

比較		HKS(I-BEAM)	三菱純正品(I-BEAM)
スモールエンド寸法		φ23/幅20mm	φ23/幅20mm
ブッシュ		銅系削出品	—
ビッグエンド寸法		φ55/幅22mm	φ55/幅22mm
中心間距離		143.75mm	143.75mm
鍛造素材		SCM材	SC材
熱処理		浸炭焼入れ	焼入れ
表面処理		ショットピーニング	—
ビッグエンド分割方法		クラッキング(かち割り)/ノックピン無し	分割鍛造後に面出加工/ノックピン有り
ボルト	材料/サイズ	SCM材/M8XP1.0	SCM材/M8XP1.0
	強度	185,000psi(130kgf/mm²)	185,000psi(130kgf/mm²)
	締付け	20N・m+90度/再使用時は限度値有り	20N・m+90度/再使用時は限度値有り
	ボルト潤滑	エンジンオイル	エンジンオイル



基本的には大端部、小端部を太くすることで強度を増しています。

開発者から　量産メーカーと同等な最新技術で製作した自信作です。

品名	コードNo.	小売価格(税抜価格)	備考
4B11 I断面コンロッドセット	23004-AM002	\71,400(\68,000)	φ23ピン(純正サイズ)、I断面

NEW LINE-UP

LEGAMAX Premium DBA-RK5（ステップワゴン（スパーダ））/DBA-RK1（ステップワゴン（ノーマルバンパー車））

007
GM

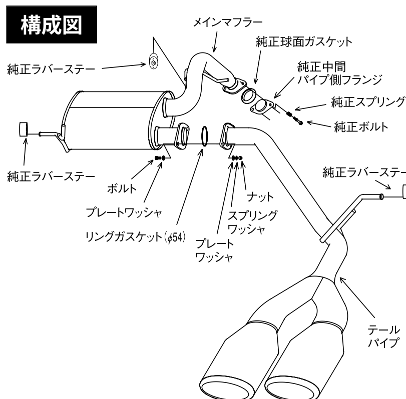
STEP WAGON（SPADA）（DBA-RK5） リーガマックスプレミアム

LEGAMAX Premium
HKS STYLING PERFORMANCE

●車種名 ……… ステップワゴン（スパーダ）
●型式 ………… DBA-RK5
●エンジン型式… R20A
●年式 ………… 09/10～

マフラー形状		OT-1（リーガマックスプレミアム）
主要材質		SUS304（※2）
テール外径		φ95オーバル×2
中間パイプ径		φ54（※3）
近接排気音	ノーマル	77dB（★54dB）
	HKS	84dB（★53dB）
装着時地上高について（※4）	数値	170mm
	キット対象部位	テールパイプ
	備考	

構成図





ステップワゴンのフラットバンパーに栄えるように95×70オーバルテールダブル出しを採用。室内への気になるこもり音を低減していますので、3列目でも気にせず乗車できます

Code No. 32018-AH026

\81,900 (税抜価格\78,000)

認証プレート番号	JQR10102003SR20A



備 考

スパーダ用、モデューロ製リアロアスカート未確認

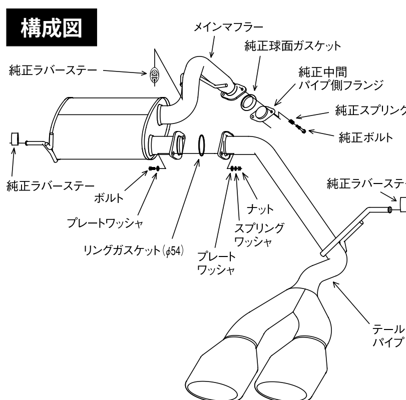
STEP WAGON（ノーマルバンパー車）（DBA-RK1） リーガマックスプレミアム

LEGAMAX Premium
HKS STYLING PERFORMANCE

●車種名 ……… ステップワゴン（ノーマルバンパー）
●型式 ………… DBA-RK1
●エンジン型式… R20A
●年式 ………… 09/10～

マフラー形状		OC-1（リーガマックスプレミアム）
主要材質		SUS304（※2）
テール外径		φ80オーバル×2
中間パイプ径		φ54（※3）
近接排気音	ノーマル	77dB（★54dB）
	HKS	84dB（★53dB）
装着時地上高について（※4）	数値	173mm
	キット対象部位	テールパイプ
	備考	

構成図





ステップワゴンのフラットバンパーに栄えるように80オーバルテールダブル出しを採用。室内への気になるこもり音を低減していますので、3列目でも気にせず乗車できます。

Code No. 32018-AH027

\81,900 (税抜価格\78,000)

認証プレート番号	JQR10102002SR20A



備 考

ノーマルバンパー用、
モデューロ製リアロアスカート未確認

※2：主要材質について　　構成図における□部はSUS304／高品質のステンレス材です。　■部はSUH409／純正にも多く使用されているステンレス材です。
※3：中間パイプ径について　　マフラーにおける中間パイプ径のφ数は構成上で一番太い部分（シェル及びテール外径を除く）のφ数です。
※4：HKSマフラー装着時において、HKSマフラー（キットに含まれるすべてのパーツ）と路面とのクリアランスがもっとも小さい部分を記載してあります。そのため、車両そのものの最低地上高とは異なる場合があります。
データは基本的にノーマルサスペンション車両のものを記載してありますが、一部ローダウンスプリングや車高調キットとの併用時のデータもありますので予めご了承下さい。
注：フック・ブラケット・ステーに関しては予告なく変更されることがあります。
★：アイドリング時排気音量

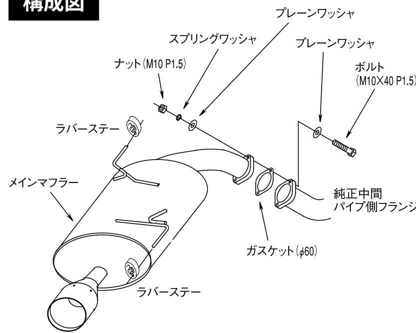
LEGACY TOURING WAGON(DBA-BR9)　リーガマックスプレミアム[SINGLE]

LEGAMAX Premium
HKS STYLING PERFORMANCE

- ●車種名 ……… レガシィ ツーリングワゴン
- ●型式 ………… DBA-BR9
- ●エンジン型式… EJ25(NA)
- ●年式 ………… 09/5～

マフラー形状		DTi(リーガマックスプレミアム)
主要材質		SUS304(※2)
テール外径		φ110(チタン)
中間パイプ径		φ54(※3)
近接排気音	ノーマル	80dB(★57dB)
	HKS	91dB(★64dB)
装着時地上高について(※4)	数値	223mm
	キット対象部位	メインシェル
	備考	

構成図



開発者から　チタンテール採用の、コスト、ルックス、音質のベストバランスをとった1本出し仕様です。

Code No. 32018-AF001

\60,900 (税抜価格\58,000)

JASMA番号	03S14761



備考

NA用、片側出し、「メーカーオプションリヤバンパースカート」「スタイリッシュパッケージ」取り付け不可、製品装着による最低地上高変化はありません。

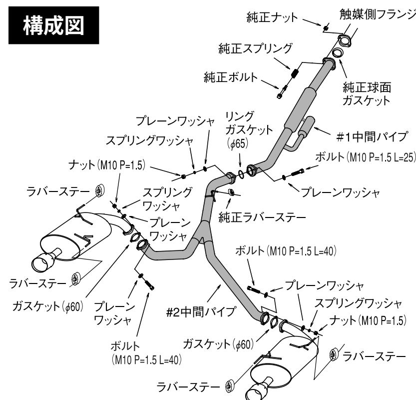
LEGACY TOURING WAGON(DBA-BR9)　リーガマックスプレミアム[DUAL]

LEGAMAX Premium
HKS STYLING PERFORMANCE

- ●車種名 ……… レガシィ ツーリングワゴン
- ●型式 ………… DBA-BR9
- ●エンジン型式… EJ25(NA)
- ●年式 ………… 09/5～

マフラー形状		DTi(リーガマックスプレミアム)
主要材質		SUS304, SUH409(※2)
テール外径		φ110左右出し(チタン)
中間パイプ径		φ65→φ54×2(※3)
近接排気音	ノーマル	80dB(★57dB)
	HKS	左87右88dB(★左右60dB)
装着時地上高について(※4)	数値	150mm
	キット対象部位	中間パイプ
	備考	

構成図



開発者から　本来1本出しのNAでもドカンとデュアル!!こだわりの甲高いNAスポーツサウンドです。

Code No. 32018-AF003

\152,250 (税抜価格\145,000)

JASMA番号	03S14762



備考

NA用、左右出し、運転席側のマフラーメインシェル位置にステーがある車両のみ適合可、「メーカーオプションリヤバンパースカート」「スタイリッシュパッケージ」取り付け不可、製品装着による最低地上高変化はありません。

メタルキャタライザー

022 GM

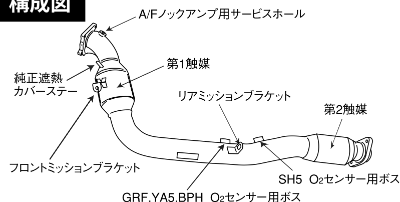
IMPREZA A LINE・LEGACY OUTBACK・FORESTER (CBA-/GRF・BPH・SH5)　メタルキャタライザー

METAL CATALYZER

- ●車種名 ………インプレッサ Aライン・レガシィ アウトバック・フォレスター
- ●型式 …………CBA-/GRF・BPH・SH5
- ●エンジン型式…EJ25,EJ205
- ●年式 …………09/2～・08/5～09/5・09/1～

主要材質		SUS304(※2)
パイプ径	IN	φ70×2-φ75
	OUT	φ65

構成図



〈付属品〉

部品名	数量	サイズ	部品名	数量	サイズ
触媒	1		プレーンワッシャ	1	M12
ターボチャージャガスケット	1		銅ワッシャ	2	
遮熱板	1		A/Fセンサープラグボルト	2	
球面ガスケット	1		ブラケット(S15専用)	1	
ホースバンド	1		座付ナット	2	M10
遮熱シール	1		プレーンワッシャ	1	M10
タイラップ	3		ボルト	1	M10 L=25 P=1.25

開発者から　メタルキャタライザーでレスポンスアップ。純正フラットトルクの物足りなさを解消できます。

Code No. 33005-AF016

\173,250 (税抜価格\165,000)



備考

フロントパイプ一体型、GRF:2.5WRX Aライン 5AT用、BPH:2.5XT 5AT用、SH5:2.0XT 4AT用

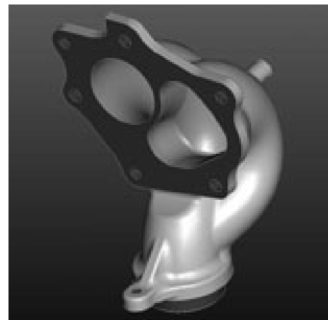
※2:主要材質について　構成図における□部はSUS304／高品質のステンレス材です。　■部はSUH409／純正にも多く使用されているステンレス材です。
※3:中間パイプ径について　マフラーにおける中間パイプ径のφ数は構成上で一番太い部分(シェル及びテール外径を除く)のφ数です。
※4:HKSマフラー装着時において、HKSマフラー(キットに含まれるすべてのパーツ)と路面とのクリアランスがもっとも小さい部分を記載してあります。そのため、車両そのものの最低地上高とは異なる場合があります。
データは基本的にノーマルサスペンション車両のものを記載してありますが、一部ローダウンスプリングや車高調キットとの併用時のデータもありますので予めご了承下さい。
注:フック・ブラケット・ステーに関しては予告なく変更されることがあります。
★:アイドリング時排気音量

GT EXTENSION KIT

CZ4A（ランサーエボリューションX）

146 GM

HKS CZ 200S（CZ4A）のノウハウを活かした**排圧コントロールのキーアイテムが登場**。
純正タービンの性能を最大限に引き出すことをコンセプトに徹底した効率を追求。
また、エクステンション部とフロントパイプ部はフレキシブルジョイントを採用する事により、チューニングパーツにおいて重要なファクターとなる「耐久性」を確保。
潜在能力を引き出すことにより、EVO Xチューニングの可能性がまた一つ広がりました。

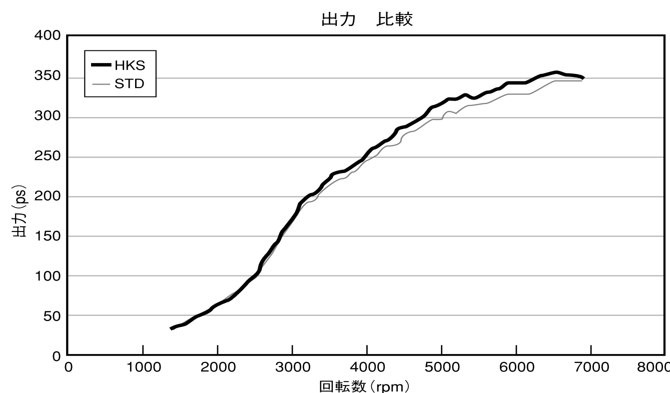


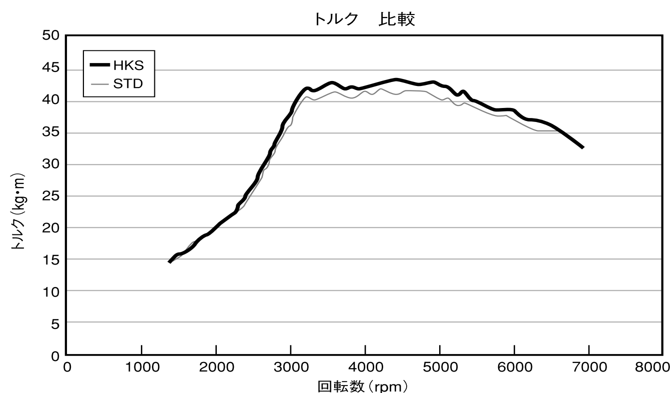
特 長

- **ノーマルタービンは小さめであり低速レスポンスに優れていますが、高回転では排気抵抗が増えフィーリングが悪化します。今回徹底した排気効率を追求し、低回転では過給圧の立ち上がりが向上。また、高回転まで全域でのパワー&トルクも向上します。**
- **タービンアウトレットの限られたスペースで徹底した排気効率の追及を行ったエクステンション部は、CADで設計された複雑な理想形状をロストワックス製法にて具現化しました。また鋳肌も滑らかなため、ガスをスムーズに導くことにも優れています。**
- **タービン出口の形状はスイングバルブ側とタービンブレード側の排ガスの流れを分けた2ポート形状とすることにより、ガスの干渉による抵抗を軽減しました。**
- **ストリートでの使用を考慮し、エクステンションとフロントパイプの繋ぎ方を純正と同様のフレキシブルジョイント方式を採用することで、エンジンの振動を吸収し耐久性を持たせました。また万が一、下回りエキゾーストパーツをヒットしたときもエンジン・タービンへのダメージを軽減します。**

構成部品	使用数
エクステンション	1
フロントパイプ	1
スタッドボルト（M10）	1
座付ナット（M10）	1
プレーンワッシャ（M10）	1
O_2センサー用ボルト	1
ガスケット	1
取扱説明書	1

	STD	HKS	備考
エクステンション部 容積	$3.273×10^5$	$4.103×10^5$	容積 約25%UP
出口内径	φ57	φ59	断面積 約10%UP
製造方法	鋳物	ロストワックス	
最小肉厚	4mm	3mm	
材質		SUS304相当	
近接排気騒音	サイレントHPマフラー＋メタルキャタライザーとの組合せで規制値内（左92 右93db）		排気系フルHKS仕様で車検対応

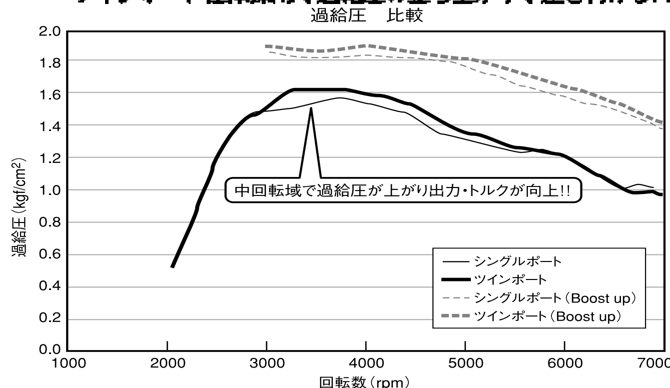




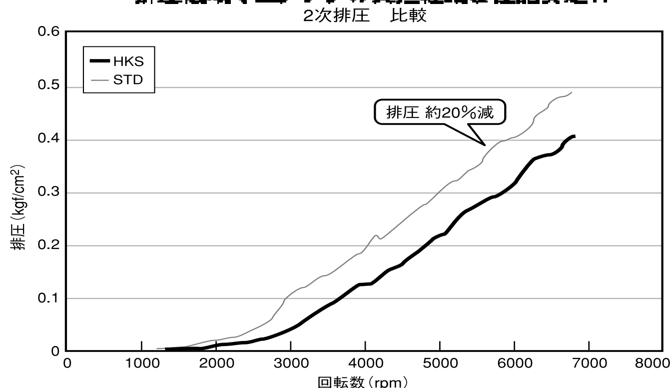
「出力」＆「トルク」は全域でアップ!!

ツインポートVSシングルポート

ツインポート仕様採用で過給圧の立ち上がりで差を付ける!!



排圧低域でエンジンの負担軽減＆性能安定!!





純正エクステンションでも歪みが発生しやすいフランジのバイパス側を肉厚にすることで、高負荷走行での耐久性を向上させました。

車種	型式	エンジン型式	年式	パイプ径		コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
				メイン	フロント			
ランサーエボリューションX LANCER EVOLUTION X	CZ4A	4B11	07/10～	φ62	φ65	14019-AM002	\81,900（\78,000）	SST・5MT共に可、ツインポート仕様、A/Fセンサーボス付



■車種／型式
ヴェルファイア / ANH25W , アルファード / GGH25W

■商品名
HIPERMAX C-Wagon+

品　名	コードNo.	小売価格(税抜価格)	JANコード
フルキット	80130-AT009	\186,900(\178,000)	4957266333877

※その他、販売セットにつきましては、ダンパーセット／各F・Rフルセット／各F・Rダンパーセット／Rライドハイトアジャスター ASSY／Rスプリングセット等の設定もございます。(商品によって設定は異なります。)お気軽に御相談下さい。
※下記「2.仕様」の欄で「出荷時バネレート変更」に「可」がついているものはバネレート変更可能。

1 ■適合／取付情報

エンジン型式	2AZ-FE,2GR-FE
年　式	08/5～

備　考 (その他取付情報)	4WD用、車高データはANH25Wになります。

2 ■仕様

	減衰力調整	全長調整	アッパーマウント	倒立／正立	ダンパー／スプリング構成	出荷時バネレート変更	ワイヤーでの減衰力調整	ヘルパースプリング(バネレートN／mm)
FRONT	30段	○	ゴム	倒立	一体式	可	—	—
REAR		○	純正を使用	正立	別体式	不可	—	—

3 ■車高情報

(mm)

	出荷時※2	テスト時	最大上限	～	最大下限※3	走行可能上限	～	走行可能下限※4
FRONT								
車　高※1	713	713	740	～	658	740	～	658
ノーマル比	−27	−27	0	～	−82	0	～	−82
REAR								
車　高※1	720	720	743	～	695	743	～	695
ノーマル比	−47	−47	−24	～	−72	−24	～	−72

※1.路面からフェンダーアーチまでの高さ。
※2.出荷時車高はHKS社内でのフルキット設定の組み合わせによる参考測定値データです(当社の推奨車高になります。)。
※3.調整可能範囲(ただし、この場合の下限値での走行は保安基準適合外となりますので御注意ください。またこの調整範囲内であっても車高によってはボディー・アーム等との干渉などをおこし、走行に支障をきたす恐れがあります。なお、出荷時車高から極端に車高を下げて使用することによるダンパーオイル漏れ等の不具合に関しても保証対象外となりますので、御注意ください。)。
※4.ボディ・アーム等への干渉等が無い走行可能な調整範囲(ただしタイヤ・ホイールサイズ等の変更によってはその限りではありません。)。
注).データは車両の個体差・組み立て条件により変化します。


出荷時車高(F=−27／R=−47)

※写真はイメージ画像です。

4 ■キット情報

●フルキット設定スプリング	F	R
バネレートN／mm(kgf/mm)	49(5)	80(8.2)
自由長(mm)	250	—
スプリングタイプ	直巻樽型	専用形状
バネレート変更時推奨範囲N／mm(kgf/mm)	±10(1)	—

●ダンパースペック	F	R
減衰力(伸び側／縮み側)N※	761 / 370	523 / 171
出荷時ダイヤル位置	20	20
ダンパー残りストローク(伸び側／縮み側)mm	66 / 63	71 / 98

※減衰力値はピストン速度0.1m／sec時の値です。

●セッティングデータ

	F				R			
	出荷時	テスト時	走行可能上限※	走行可能下限※	出荷時	テスト時	走行可能上限※	走行可能下限※
ケース長(mm)	354	354	380	325	386	386	386	379
スプリングセット長(mm)	225	225	225	250	—	—	—	—
巻き上げ寸法(mm)	71	71	97	17	35	35	53	16
レバー比	1.03				1.39(spg),0.87(damp)			

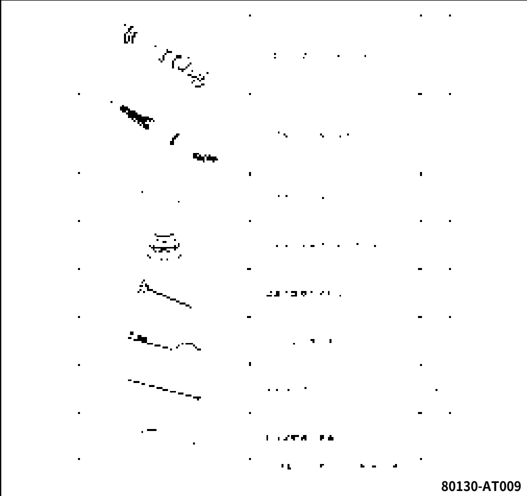
※「走行可能上限」・「走行可能下限」につきましては、上記「3.車高情報」の欄外※3をご参照ください。

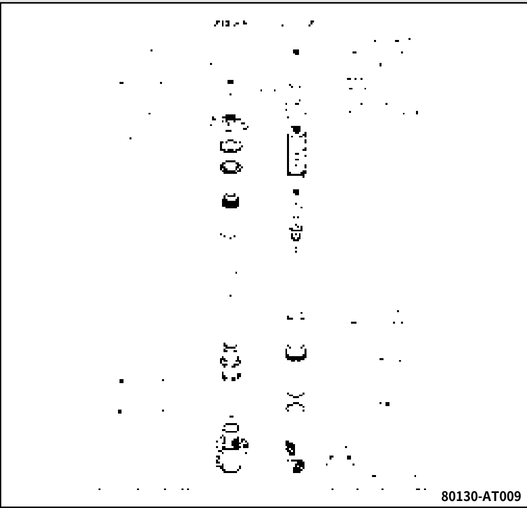
5 ■テスト車両情報

		F	R
車重測定値 ※(カタログ値)kg		1084(1070)	927(890)
タイヤサイズ(空気圧)kPa		235／50-18(240)	235／50-18(240)
ホイールサイズ		7.5J×18オフセット45	7.5J×18オフセット45
アライメント (トー／キャンバー)	テスト時	0mm／−1°15'	IN5.3mm／−1°36'
	基準値	IN1±2mm／−0°15'±45'	IN4±2mm／−1°20'

※当社での測定値です。

6 ■構成図 ※仕様変更により変更する場合があります。


80130-AT009


80130-AT009

7 ■ポイント

- ・コーナリング時のロールを抑えたスポーティーなセッティングで、乗り心地を重視した設定としています。
- ・全長調整式の採用により、容易に車高が変更でき、最適なストローク設定とすることが可能です。
- ・フロントケース長を上限値以上に伸ばすと、スタビライザーとロアアームが干渉します。
- ・フロントケースを下限値以下に縮めると、ハンドル左右に切った時にスタビライザーとメンバーが干渉します。
- ・リアケース長を386mm以下に縮めると、ドライブシャフトと燃料タンクリターンパイプが干渉します。



上級ミニバンらしい快適な乗り心地はもちろん、雪上でのコントロールにも配慮して味付けしてあります。

■車種／型式
プリウス / ZVW30

■商品名
HIPERMAX S-Style

品　名	コードNo.	小売価格(税抜価格)	JANコード
フルキット	80120-AT021	\197,400(\188,000)	4957266338506

※その他、販売セットにつきましては、ダンパーセット／各F・Rフルセット／各F・Rダンパーセット／Rライドハイトアジャスター ASSY／Rスプリングセット等の設定もございます。(商品によって設定は異なります。)お気軽に御相談下さい。
※下記「2.仕様」の欄で「出荷時バネレート変更」に「可」がついているものはバネレート変更可能。

1 ■適合／取付情報

エンジン型式	2ZR-FXE
年　式	09/5～

備　考 (その他取付情報)	フロントアッパーマウントキャンバー調整付き

2 ■仕様

	減衰力調整	全長調整	アッパーマウント	倒立／正立	ダンパー／スプリング構成	出荷時バネレート変更	ワイヤーでの減衰力調整	ヘルパースプリング(バネレートN／mm)
FRONT	30段	○	ピロ	倒立	一体式	可	—	—
REAR		○	純正	正立	別体式	不可	○	—

3 ■車高情報

(mm)

	出荷時※2	テスト時	最大上限	～	最大下限※3	走行可能上限	～	走行可能下限※4
FRONT								
車　高※1	639	611	681	～	591	656	～	591
ノーマル比	－42	－70	0	～	－90	－25	～	－90
REAR								
車　高※1	623	602	635	～	586	635	～	594
ノーマル比	－64	－85	－52	～	－101	－52	～	－93

※1.路面からフェンダーアーチまでの高さ。
※2.出荷時車高はHKS社内でのフルキット設定の組み合わせによる参考測定値データです(当社の推奨車高になります。)。
※3.調整可能範囲(ただし、この場合の下限値での走行は保安基準適合外となりますので御注意ください。またこの調整範囲内であっても車高によってはボディー・アーム等との干渉などをおこし、走行に支障をきたす恐れがあります。なお、出荷時車高から極端に車高を下げて使用することによるダンパーオイル漏れ等の不具合に関しても保証対象外となりますので、御注意ください。)。
※4.ボディ・アーム等への干渉等が無い走行可能な調整範囲(ただしタイヤ・ホイールサイズ等の変更によってはその限りではありません。)。
注).データは車両の個体差・組み立て条件により変化します。


出荷時車高(F=－42／R=－64　)
※写真はイメージ画像です。

4 ■キット情報

●フルキット設定スプリング

	F	R
バネレートN／mm(kgf/mm)	58(6)	38(4)
自由長(mm)	200	—
スプリングタイプ	直巻	専用
バネレート変更時推奨範囲N／mm(kgf/mm)	±10(1)	—

●ダンパースペック

	F	R
減衰力(伸び側／縮み側)N※	765 / 186	588 / 127
出荷時ダイヤル位置	20	20
ダンパー残りストローク(伸び側／縮み側)mm	54 / 62	55 / 81

※減衰力値はピストン速度0.1m／sec時の値です。

●セッティングデータ

	F				R			
	出荷時	テスト時	走行可能上限※	走行可能下限※	出荷時	テスト時	走行可能上限※	走行可能下限※
ケース長(mm)	293	267	310	258	343	336	365	335
スプリングセット長(mm)	200	200	200	200				
巻き上げ寸法(mm)	35	9	52	0	28	15※1	45	7※2
レバー比	1.00				1.2(spg),0.92(damp)			

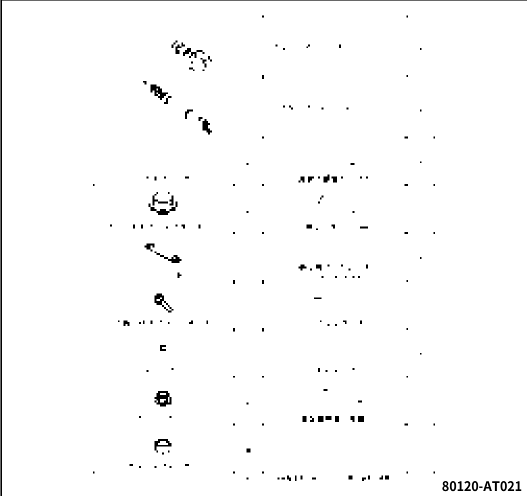
※「走行可能上限」・「走行可能下限」につきましては、上記「3.車高情報」の欄外※3をご参照ください。
※1:ロックナットを取り除いた状態　※2:アジャスタ直置き

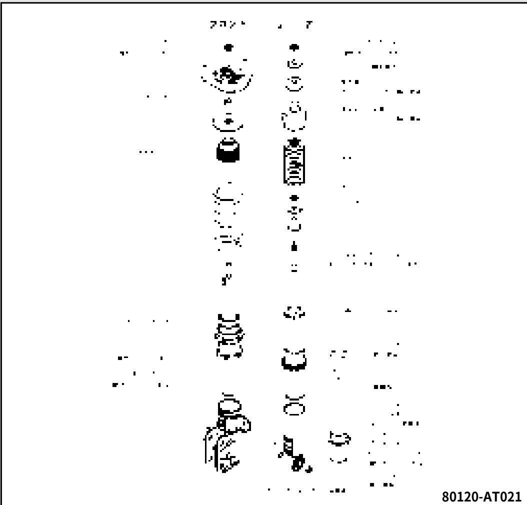
5 ■テスト車両情報

		F	R
車重測定値 ※(カタログ値)kg		831	526
タイヤサイズ(空気圧)kPa		215／45-17(250)	215／45-17(230)
ホイールサイズ		7J×17オフセット43	7J×17オフセット43
アライメント(トー／キャンバー)	テスト時	in±mm／ー°±'	in±mm／ー°±'
	基準値	in±mm／ー°±'	in±mm／ー°±'

※当社での測定値です。

6 ■構成図 ※仕様変更により変更する場合があります。





7 ■ポイント

・スタイルを優先し、ローダウンからスーパーローダウンまでを実現。前後全長式による自在な車高セッティングが可能です。
・乗り味は、今までのS-Styleより乗り心地を重視しています。ローダウンしつつも、出来る限り快適に普段の足に使いたい、そんなニーズにも応えたセッティングです。また、硬めて動かしたくないという方には、減衰調整を締め気味に、それでもまだという方には、若干快適性が落ちますがフロントのS/Pを1kUPも有効です。
※:フロントのケース長を、走行可能下限以下にすると、ドライブシャフトがフレームに干渉しますので、走行時は走行可能下限で御使用願います。
※:リヤのケース長を、走行可能下限以下にすると、ABSハーネスやブレーキホースがフレームに干渉しますので、走行時は走行可能下限以上で御使用願います。

開発者から　とにかくスタイリッシュに乗りたい、車高には拘りたい、という方にお薦めな一品です。

HIPERMAX S style

■車種／型式
インサイト / ZE2

■商品名
HIPERMAX S-Style

品　名	コードNo.	小売価格(税抜価格)	JANコード
フルキット	80120-AH008	\197,400(\188,000)	4957266338513

※その他、販売セットにつきましては、ダンパーセット／各F・Rフルセット／各F・Rダンパーセット／Rライドハイトアジャスター ASSY／Rスプリングセット等の設定もございます。(商品によって設定は異なります。)お気軽に御相談下さい。
※下記「2.仕様」の欄で「出荷時バネレート変更」に「可」がついているものはバネレート変更可能。

1 ■適合／取付情報

エンジン型式	LDA-MF6
年　式	09/2～

備　考 (その他取付情報)	

2 ■仕様

	減衰力調整	全長調整	アッパーマウント	倒立／正立	ダンパー／スプリング構成	出荷時バネレート変更	ワイヤーでの減衰力調整	ヘルパースプリング(バネレートN／mm)
FRONT	30段	○	純正を使用	倒立	一体式	可	—	—
REAR		○	純正を使用	正立	別体式	不可	—	—

3 ■車高情報

(mm)

	出荷時※2	テスト時	最大上限	～	最大下限※3	走行可能上限	～	走行可能下限※4
FRONT								
車　高※1	603	588	654	～	548	654	～	572
ノーマル比	−51	−66	0	～	−106	0	～	−82
REAR								
車　高※1	597	585	609	～	558	609	～	558
ノーマル比	−69	−81	−57	～	−107	−57	～	−107

※1.路面からフェンダーアーチまでの高さ。
※2.出荷時車高はHKS社内でのフルキット設定の組み合わせによる参考測定値データです(当社の推奨車高になります。)。
※3.調整可能範囲(ただし、この場合の下限値での走行は保安基準適合外となりますので御注意ください。またこの調整範囲内であっても車高によってはボディー・アーム等との干渉などをおこし、走行に支障をきたす恐れがあります。なお、出荷時車高から極端に車高を下げて使用することによるダンパーオイル漏れ等の不具合に関しても保証対象外となりますので、御注意ください。)。
※4.ボディ・アーム等への干渉等が無い走行可能な調整範囲(ただしタイヤ・ホイールサイズ等の変更によってはその限りではありません。)。
注).データは車両の個体差・組み立て条件により変化します。


出荷時車高(F=−51／R=−69)
※写真はイメージ画像です。

4 ■キット情報

●フルキット設定スプリング

	F	R
バネレートN／mm(kgf/mm)	69(7.0)	49(5.0)
自由長(mm)	200	—
スプリングタイプ	直巻き	専用形状
バネレート変更時推奨範囲N／mm(kgf/mm)	—	—

●ダンパースペック

	F	R
減衰力(伸び側／縮み側)N※	961 / 343	461 / 235
出荷時ダイヤル位置	—	—
ダンパー残りストローク(伸び側／縮み側)mm	35 / 64	56 / 80

※減衰力値はピストン速度0.1m／sec時の値です。

●セッティングデータ

	F				R			
	出荷時	テスト時	走行可能上限※	走行可能下限※	出荷時	テスト時	走行可能上限※	走行可能下限※
ケース長(mm)	308	293	348	285	370	370	383	340
スプリングセット長(mm)	195	195	190	200	—	—	—	—
巻き上げ寸法(mm)	50	35	90	22	50	40	60	18
レバー比	1.12				1.19(spg),0.94(damp)			

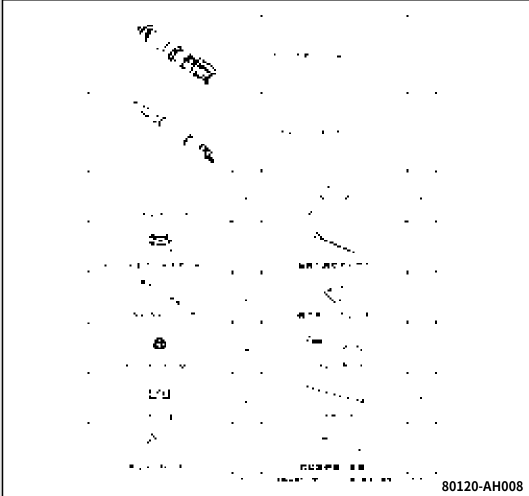
※「走行可能上限」・「走行可能下限」につきましては、上記「3.車高情報」の欄外※3をご参照ください。

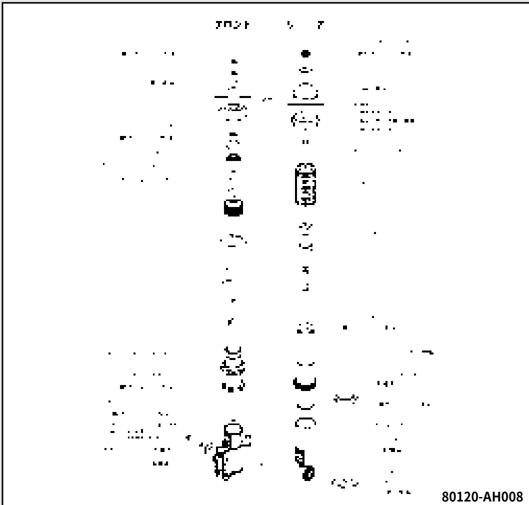
5 ■テスト車両情報

		F	R
車重測定値 ※(カタログ値)kg		725(720)	486(480)
タイヤサイズ(空気圧)kPa		205／45-17(240)	205／45-17(240)
ホイールサイズ		7J×17オフセット	7J×17オフセット
アライメント(トー／キャンバー)	テスト時	0mm／−1°30'	in1.8mm／−1°00'
	基準値	0±3mm／0°00'±1°	2+3-2mm／−1°00'±1°

※当社での測定値です。

6 ■構成図 ※仕様変更により変更する場合があります。





7 ■ポイント

・単筒式ダンパーの採用により、ノーマルダンパーの持つフワフワ感を無くしながら、軽快なハンドリングと乗り心地を実現しました。
・フロントアッパーマウントには一部純正のゴム部品を使用するため、車高が計算値通りに上下しない場合があります。

開発者から　とにかくスタイリッシュに乗りたい、車高には拘りたい、という方にお薦めな一品です。

VAC Type T-609

GRS204（クラウン）

VACシリーズのラインアップ追加となります。
TOYOTAクラウン（車両型式GRS204　エンジン型式2GR-FSE）対応となります。

089 GM



特　長

- **本商品は、TOYOTAクラウン［GRS204］対応のスピードリミッター解除装置となります。**
- **本商品は、車両ハーネスと、ECUの間に割り込ませる「専用ハーネス付き」となります。**
- **ECUの内部プログラム書き換え方式では、ディーラーの点検等で内部プログラムを書き替えられた場合機能を失いますが、本商品の場合は、機能には影響は有りません。**
- **スピードリミッター解除に伴う不具合は一切ありません。**
- **CAN通信上の車速信号をアナログ出力に変換する出力線付きですので、これを配線する事によってサーキットアタックカウンターやターボタイマーで、180km/h以上の車速表示が可能となります。**

開発者から　早速、新型クラウンのスピードリミッターをCUTしました。HKS独自のCAN通信制御システムをさらに進化させGRS204に採用しました。

品名	車種	型式	エンジン型式	年式	コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
VAC T-609	クラウン CROWN	GRS204	2GR-FSE	08/6～	45002-AT012	\86,100(\82,000)	

LA CLUTCH TWIN PLATE

BCNR33,BNR32（スカイラインGT-R）/ER34（スカイライン）

LAクラッチのコンセプトを継承したツインプレートクラッチ「LAクラッチツイン」にBCNR33、BNR32（後期）、ER34用が追加となります。対応トルク73kgf・m、想定出力700ps。メタルクラッチに匹敵するクラッチ容量を持たせつつ、純正並みの発進操作性を兼ね備えたトータルバランスに優れるクラッチシステムです。

180 GM



軽量カバーと特性にこだわったダイヤフラムスプリングを採用。

高容量なクラッチシステムというと重いペダル踏力が気になるところですが、ダイヤフラムスプリングの特性に徹底的にこだわり、適度な踏力を実現しました。カッチリとした踏み応えであるにもかかわらず、想像を超える軽さで街乗りからサーキット走行までストレスのないペダルフィールを堪能できます。
カバーは高剛性、低慣性のアルミ鍛造製としました。



ダンパー付き8.5インチ「MGコンポジットディスク」

高容量を実現するために新開発の8.5インチディスクを採用。ダンパー付きとする事で走行時に発生するギアノイズを抑制し、衝撃トルクからミッションを保護します。安定した摩擦係数で扱いやすさも兼ね備えているため、発進時のジャダーも抑えています。
また、独立タイプとする事で軽量、高剛性を実現しました。シフトフィールを犠牲にせず、確実な切れにも貢献しています。



優れた半クラッチ性能を実現「ピボットリング」

プレッシャープレート上にあるリング状の低剛性スプリング（ピボットリング）により、半クラッチゾーンを拡大しています。これにより、強化クラッチにつきもののシビアなクラッチミートとは無縁です。抜群の発進操作性を可能としました。

確実な切れとディスクの摩耗バランスの補正「リフティングプレート」

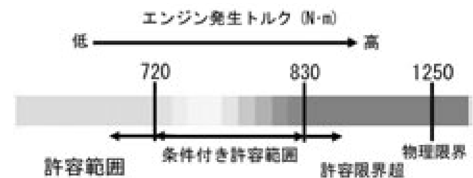
センタプレート両面に取り付けたリフティングプレートの反力により、クラッチを切った時のセンタープレート位置を常に中立に保ちます。これにより、ディスク寿命の向上、マルチプレート特有のメカニカルノイズも低減します。

レスポンスアップの要「軽量フライホイール」

車種別に適切な軽量化を行い、過度な軽量フライホイールにありがちなギクシャク感をなくしながらもレスポンスアップに貢献しています。丸型ドライブボスの採用と相まって、最適な慣性性能としています。また、クラッチキット全体で比較しても純正より軽量としました。

■使用上の注意

- 許容範囲は意図的な半クラッチなどでクラッチを過熱させない限り使用できるエンジントルクの範囲です。
- 条件付き許容範囲とは、ラフな扱いやタイヤからのキックバック、使用過程における各部の歪みなどですべりが発生しうる範囲です。
- 許容限界超は、高回転でのミート時にすべりが発生する範囲です。
- 物理限界は走行中にアクセルを踏んだだけですべりが発生するポイントです。



■LAクラッチと純正クラッチの比較

※踏力は実車での測定値です。車両個体差により誤差がありますので、目安としてください。

	スカイラインGT-R　BNR32		
	純正	HKS	対純正比
踏力（N）※	162	196	121%
FW重量（kg）	9.72	6.88	71%
KIT重量（kg）	18.12	14.86	82%

開発者から　重量と慣性に拘りました。違和感の無い操作性とスポーツ性の両立により車を操る事が楽しくなります。

車種	型式	エンジン型式	年式	ミッションタイプ	方式	フライホイール重量	クラッチタイプ	コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
スカイラインGT-R SKYLINE GT-R	BCNR33	RB26DETT	95/01～98/12	純正5速	PULL	6.9kg	ツイン	26011-AN002	\228,900(\218,000)	
	BNR32		93/02～94/12※							
スカイライン SKYLINE	ER34	RB25DET	98/05～01/06							

※BNR32後期のPULL式クラッチの車両に適合します。前期はPUSH式クラッチのため、適合外となります。

別途購入推奨部品

品名	日産純正品番	数量
レリーズベアリング	30502-12U00	1

補修部品

品名	適合車種	コードNo.	小売価格（税抜価格）
クラッチディスク（T/M側）	BNR34,BCNR33,BNR32,ER34	26999-AN008	\35,700(\34,000)
クラッチディスク（F/W側）	BNR34,BCNR33,BNR32,ER34	26999-AN009	\35,700(\34,000)
クラッチカバー	BCNR33,BNR32,ER34	26999-AN011	\46,200(\44,000)

品名	適合車種	コードNo.	小売価格（税抜価格）
プレッシャープレート	共通品	26999-AK006	\22,050(\21,000)
センタープレート	共通品	26999-AK007	\22,050(\21,000)
ボルトセット（カバー）	共通品	26999-AK008	\1,680(\1,600)
ボルトセット（F/W用）	BNR34,BCNR33,BNR32,ER34	26999-AN010	\2,730(\2,600)

NEWラインアップ

INFORMATION



適合情報

レガシィB4 (DBA-BM9/EJ25(T/C) 09/5〜)2.5GT S-Package 6MT車両へのESpremium・SUS CENTER PIPEの適合について

レガシィB4(DBA-BM9/EJ25(T/C) 09/5〜)2.5GT S-Package 6MT車両へ、ESpremium・SUS CENTER PIPEが取り付け可能であることが確認できました。

車種	類別	型式	エンジン型式	年式	形状	マフラー形状	素材	テール外径	パイプ径	分割数	近接排気音		アイドリング音量		コードNo.	小売価格(税抜価格)	備考
											ノーマル	HKS	ノーマル	HKS			
レガシィB4 LEGACY B4	DBA-	BM9	EJ25(TURBO)	09/5〜	ESP	ESpremium	S3	左右115	54	2	76	左88 右85	左右55	左62 右60	31026-AF009	\102,900(\98,000)	ターボ用、5AT・6MT共に可、「メーカーオプションリアアンダースカート」「スタイリッシュパッケージ」取り付け不可

車種	型式	エンジン型式	年式	パイプ径	分割数	コードNo.	小売価格(税抜価格)	備考
レガシィB4 LEGACY B4	DBA-BM9	EJ25(TURBO)	09/05〜	φ54	2	33004-AF005	\75,600(\72,000)	ターボ用、5AT・6MT共に対応、近接排気騒音 左:77右:78(純正) 左右87(ES premium装着車)

エクシーガ(DBA-YA4/EJ20 09/9〜)NA,FF,CVTの車両へのESpremiumの適合について

エクシーガ(DBA-YA4/EJ20 09/9〜)NA,FF,CVTの車両へ、ESpremiumが取り付け可能であることが確認できました。

車種	類別	型式	エンジン型式	年式	形状	マフラー形状	素材	テール外径	パイプ径	分割数	近接排気音		アイドリング音量		コードNo.	小売価格(税抜価格)	備考
											ノーマル	HKS	ノーマル	HKS			
エクシーガ EXIGA	DBA-	YA4	EJ20(NA)	08/6〜	ESP	ESpremium	S3	115	54	2		左85 右84	左54 右53	左59 右57	31026-AF010	\102,900(\98,000)	グレード「2.0i」「2.0i-L」「2.0i-S」用・純正リアバンパースカート取付可・CVTの4WD車未確認

ノア・ヴォクシー(DBA-ZRR75G/3ZR-FE 07/6〜)へのESpremiumの適合について

ノア・ヴォクシー(DBA-ZRR75G/3ZR-FE 07/6〜)へ、ESpremiumが取り付け可能であることが確認できました。

車種	類別	型式	エンジン型式	年式	形状	マフラー形状	素材	テール外径	パイプ径	分割数	近接排気音		アイドリング音量		コードNo.	小売価格(税抜価格)	備考
											ノーマル	HKS	ノーマル	HKS			
ヴォクシー VOXY	DBA-	ZRR75G	3ZR-FE	07/6〜	ESP	ESpremium	S3	94	54	1	81	83	52	57	32021-AT013	\68,250(\65,000)	4WD用・グレード「V」「X」「TRANS-X」用
ノア NOAH	DBA-	ZRR75G	3ZR-FE	07/6〜	ESP	ESpremium	S3	94	54	1	81	83	52	57	32021-AT013	\68,250(\65,000)	4WD用・グレード「G」「X」「YY」用

パレットSW(CBA-MK21S/K6A(T/C) 09/9〜)FF,CVTの車両へのクールスタイルの適合について

パレットSW(CBA-MK21S/K6A(T/C) 09/9〜)FF,CVTの車両へ、クールスタイルが取り付け可能であることが確認できました。

車種	類別	型式	エンジン型式	年式	形状	マフラー形状	素材	テール外径	パイプ径	分割数	近接排気音		アイドリング音量		コードNo.	小売価格(税抜価格)	備考
											ノーマル	HKS	ノーマル	HKS			
パレット PALETTE	CBA-	MK21S	K6A(TURBO)	08/1〜09/9	KC-1(Titan)	Cool Style	S4	75×2	45	2	81	82	—	—	31028-AS003	\50,400(\48,000)	パレット:4WD可、パレットSW(09/9〜):グレードTS(2WD)取付可

フェアレディZ(UA/CBA-Z33/VQ35DE 02/7〜05/8)へのスーパーサウンドマスターの適合について

フェアレディZ(UA/CBA-Z33/VQ35DE 02/7〜05/8)HKS GT スーパーチャージャー装着車輌へ、スーパーサウンドマスターが取り付け可能であることが確認できました。

GTスーパーチャージャー+スーパーサウンドマスターの組み合わせにメタルキャタライザーを装着した場合は、車輌のコンディション・セッティングにより保安基準音量を超える恐れがあるため適合外と致します。

車種	類別	型式	エンジン型式	年式	形状	マフラー形状	素材	テール外径	パイプ径	分割数	近接排気音		アイドリング音量		コードNo.	小売価格(税抜価格)	備考
											ノーマル	HKS	ノーマル	HKS			
フェアレディZ FAIRLADY Z	UA-,CBA-	Z33	VQ35DE	02/7〜05/8	RS	Super Sound Master	S3	左右102	65-50×2	3	左85 右84	左右88	左56 右59	左右56	32023-AN001	\197,400(\188,000)	294ps車輌、バージョン ニスモ未確認・HKS製エキマニ+キャタライザー装着車輌は保安基準適合外

マークX 250G(GRX130)へのHIPERMAXIII CLXの適合について

マークX 250G(GRX130/4GR-FSE 09/10〜)へ、レクサス IS350用のHIPERMAXIII CLX(80160-AT001)が取り付け可能であることが確認できました。

フロントダンパーはアーム干渉を避ける為に出荷時よりケース長を9mm伸ばして下さい。

車種	型式	エンジン型式	年式	シリーズ名	フルキット設定バネレート F/R N/mm(kgf/mm)	自由長 F/R(mm)	車高情報 出荷時(最大上限〜最大下限)		コードNo.	小売価格(税抜価格)	備考
							FRONT	REAR			
マークX MARK X	GRX130	4GR-FSE	09/10〜	III CLX	F=49(5)/R=49(5)	300/300	−43(0〜−74)	−19(0〜−68)	80160-AT001	\252,000(\240,000)	2.5 ℓ

レクサス IS350（GSE21）/マークX（GRX130）へのHIPERMAX S-Style適合について

レクサス IS350（GSE21/2GR-FSE　05/9～ ）/マークX（GRX130/4GR-FSE　09/10～）へ、クラウン（GRS180）用のHIPERMAX S-Style（80120-AT012）が取り付け可能であることが確認できました。

車種	型式	エンジン型式	年式	シリーズ名	フルキット設定バネレート F/R N/mm（kgf/mm）	自由長 F/R（mm）	車高情報 出荷時（最大上限～最大下限）		コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
							FRONT	REAR			
IS350 IS350	GSE21	2GR-FSE	05/9～	S-Style	F=176（18）/R=157（16）	150/170	−32（0～−71）	−54（0～−137）	80120-AT012	\218,400（\208,000）	
マークX MARK X	GRX130	4GR-FSE	09/10～	S-Style	F=176（18）/R=157（16）	150/170	−47（0～−79）	−60（0～−118）	80120-AT012	\218,400（\208,000）	2.5 ℓ

セルボ（HG21S）へのHIPERMAX C-Compact適合について

セルボ（HG21S/K6A　06/11～）へ、ワゴンR（MH22S）用のHIPERMAX C-Compact（80110-AS005）が取り付け可能であることが確認できました。
セルボに出荷状態で装着した場合リア側から伸びきり音が発生することがありますのでリアのアジャスターライドの巻上を15mm短くしてから装着してください。

車種	型式	エンジン型式	年式	シリーズ名	フルキット設定バネレート F/R N/mm（kgf/mm）	自由長 F/R（mm）	車高情報（最大上限～最大下限）		コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
							FRONT	REAR			
セルボ CERVO	HG21S	K6A（TURBO）	06/11～	C-Compact	F=29（3）/R=20（2）	250/Special	−34（0～−77）	−38（−29～−43）	80110-AS005	\144,900（\138,000）	2WD、リア形状別体

エスティマハイブリッド（AHR20W）へのHIPERMAX C-Wagon適合について

エスティマハイブリッド（AHR20W/2AZ-FXE ）06/11～）へ、エスティマ（GSR55W）用のHIPERMAX C-Wagon（80110-AT025）が取り付け可能であることが確認できました。
装着にあたり出荷状態からフロントのバンプストロークを10mm増やすように調整してください。

車種	型式	エンジン型式	年式	シリーズ名	フルキット設定バネレート F/R N/mm（kgf/mm）	自由長 F/R（mm）	車高情報（最大上限～最大下限）		コードNo.	小売価格（税抜価格）	備考
							FRONT	REAR			
エスティマハイブリッド ESTIMA HYBRID	AHR20W	2AZ-FXE	06/6～	C-Wagon	F=49（5）/R=80（8.2）	250/Special	−43（−29～−96）	−51（−30～−81）	80110-AT025	\165,900（\158,000）	4WD、リア形状別体

アルファード　4WD（#NH15W）へのHIPERMAX Smart適合について

アルファード 4WD（#NH15W）へ、アルファード FF（#NH10W）用HIPERMAX Smart（80200-AT001）の装着とデータ収集を行いました。フルステア時にフルストローク状態になった場合、タイロッドとスタビライザーが車輌の個体差および取付状態によっては干渉いたしますので、取付不可と致します。

VAC適合車種（LS460後期）追加・RX-8後期のVAC対応について

1. VAC TypeS T-802の車種適合確認を行いました。これにより、レクサスLS460（09/11～モデル）が適合追加になります。
2. MAZDA　RX-8のSLD適合年式及びVAC仕様変更対応について
   08/2より車両のマイナーチェンジが行われ、ECUが変更となりました。適合年式を下記年式までとさせて頂きます。
   尚、マイナーチェンジ後（08/2～）の車両の場合、VAC Type CZ［品番45002-AZ004］の改造対応をさせて頂きます。（無償対応）

メーカー	車種	型式	エンジン型式	年式	VAC/SLDタイプ	備考
LEXUS	LS460	USF40	1UR-FSE	06/9～	VAC Type S T-802	※1
MAZDA	RX-8	SE3P	13B-MSP	08/2～	VAC Type CZ 仕様変更対応	※2・3
				03/2～08/1	SLD TYPE Ⅲ-Z3	※2

※1：09/11以降の後期型も適合可能
※2：前後期対応のモデルを開発予定としております。
※3：6MT専用

memo

Monthly Information
NEWS COMMUNIQUE HKS
2010. vol.2
2010年2月1日発行
制作：株式会社 エッチ・ケー・エス 営業部 営業課
〒418-0192 静岡県富士宮市北山7181

2010年 HKS営業日のお知らせ

2010年 HKSカレンダー

1

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

2

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28						

3

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

4

日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

5

日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

6

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

7

日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

8

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

9

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

10

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

11

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

12

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

■ HKS休業日

HKS受注センター TEL 0544-29-1234 / FAX 0544-29-1151

HKS受注センター 電話受付時間 9：00〜18：00

受注センターの受付は当社営業日のみとなります。詳しくはカレンダーをご参照ください。
※HKSホームページにて、在庫照会が可能です。



株式会社 エッチ・ケー・エス
●本社
〒418-0192　静岡県富士宮市北山7181
http://www.hks-power.co.jp/

●札幌営業所　〒003-0873　北海道札幌市白石区米里3条2丁目2-7
●仙台営業所　〒982-0036　宮城県仙台市太白区富沢南2丁目20-6グランメゾン七福102号室
●東京営業所　〒335-0031　埼玉県戸田市美女木5-2-8
●東海営業所　〒418-0192　静岡県富士宮市北山7181
●名古屋営業所　〒454-0932　愛知県名古屋市中川区中島新町3丁目2315
●大阪営業所　〒562-0024　大阪府箕面市粟生新家2丁目1-9
●福岡営業所　〒812-0042　福岡市博多区豊2丁目3-80グランシャリオ豊5-1F

記載されている適合車両の年式は2009年12月現在までのものです。

●記載されている価格はメーカー希望小売価格です。価格は税込み表示となっております。また(　)内は税抜き価格です。
●表示されている数値は、定められた試験条件のもとでの値です。
●本仕様は予告なく変更される場合があります。また、記載商品は印刷のため、実物とは異なって見える場合があります。
●適用車種以外に取付けたり、指定方法以外で取付けて、事故等があった場合、当社は一切の責任を負いません。一部商品は改造申請が必要な場合があります。
●記載されている車両型式・エンジン型式でも取付けできない場合がありますので、ご購入前にご確認下さい。
●記載されているデータは、当社社内データです。